ARIPI ROMÂNEȘTI



Director: Comandor aviator
AL. DEMETRESCU

ANUARIE 1944
L III, Nr. 55

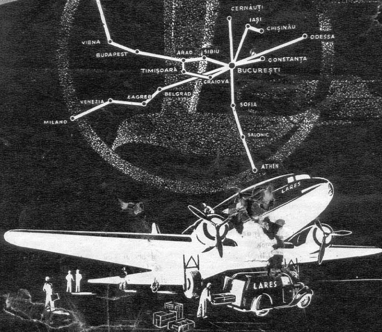
OBIECTIVUL SE APROPIE. ATENȚIA ESTE INCORDATĂ LA MAXIMUM.
(S. M. P.)

LEI 20

LINII AERIENE INTERNE și INTERNAȚIONALE

1943

Siguranța
Comfort
Rapiditate



LARES

LINIILE AERIENE ROMÂNE EXPLOATATE CU STATUL

Tipografia Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", București Str. Sărindar, 5-7-9- inmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com. București. — Tipărită în ziua de 10-I-944.

AN NOU!

de AL. DEMETRESCU

S'a scurs un an greu, de lupte dârze, de jertfe și de încercări, un an în care bătăliile de pe frontul de Răsărit au luat adeseori caracterul „pe viață și pe moarte", fără ca totuși armatele române, germane și aliate să fie clintite din elanul și convingerile lor într'un rezultat dela care se așteaptă existența, dreptatea și liniștea anilor viitori!

Pentru cinstea țării noastre, aproape totalitatea populației românești de toate categoriile a avut în anii precedenți, ca și în acest an greu o singură activitate morală și materială: **aceia de-a susține prin munca și atitudinea ei frontul îndepărtat și pe bravii noștri ostași!** Oameni, cari au muncit cu sârg acasă și în domeniile lor; cari nu și-au pierdut cumpătul când sorții războiului s'au schimbat în mod iluzoriu în favoarea dușmanului; cari n'au fost egoiști, luând asupră-le partea lor din sacrificiile inevitabile; cari au ajutat pe cei nenorociți sau lipsiți, gândindu-se la binele comun. Oameni, cari au suportat cu înțelegere — și o fac încă — toate privațiunile inerente războiului, trăind dificultăți cari se prelungesc; cari nu se plâng și nici nu propagă panica, judecând faptele în lumina lor adevărată, fără patimă și fără mania acelor câtorva rătăciți, cari așteaptă întotdeauna „ceva mai rău"!

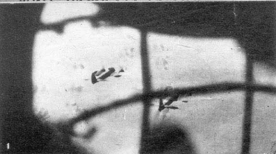
Timpurile de grele încercări au prilejuit întotdeauna celor cari își iubesc cu adevărat țara, caracterelor decise și sufletelor de elită, ocazia de a se manifesta și încă a se înălța! Ce poate să conteze pentru un asemenea popor, „plevușca" — de care nici o țară nu este scutită — „mâna" aceia de indivizi cari forfotesc în toate capitalele și în cugetul cărora se frământă numai combinațiuni și traficuri de toate categoriile, manifestându-și — odată cu gustul desfrânat al agonisirii de arginți — indisciplina cetățenească, pretențiunile nejustificate și absurda lor slăbiciune pentru tot felul de iluziuni neghioabe? Acestor indivizi — atât de străini de frământările nației — nu li se poate aplica astăzi decât disprețul; mâine, viața însăși va avea toată grija să le urmărească pașii și să-i lovească mai crunt decât orice răzbunare omenească!

*

In pragul anului nou — an care va fi probabil brăzdat de lupte grele, dar și de biruinți hotăritoare și strălucitoare pentru neamul nostru și cele aliate — gândul nostru se îndreaptă către cei ce ne străjuiesc liniștea și existența și dela care așteptăm cu încredere viitorul.

Sburătorii României fac o parte glorioasă din falanga luptătorilor aliați aflați pe frontul de Răsărit. Am omagiat în permanență faptele lor de arme și ne-am închinat cu smerenie și durere în fața celor scumpi cari și-au dăruit viața pentru Patrie. Bravura lor este astăzi cunoscută în lumea întreagă, căci au simțit-o toți dușmanii cari au „călcat" aerul românesc, ori de unde ei au venit!

Către sburătorii noștri — acești adevărați cavaleri din alte timpuri — ne îndreptăm gândul și le adresăm prima noastră urare: pentru un an rodnic în victorii; pentru sănătatea și viața lor; pentru gloria aripilor românești!













Intre sburătorii grupului său, căpitanul aviator Dem. Ben. Cârâc. (S. M. P.)



1. Bombardierele românești atacă adânc în inima țării dușmane. (S. M. P.)

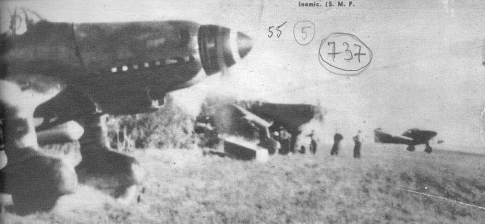
2. Pilotul unui bombardier își povestește peripețiile misiunei, după întoarcerea dela inamic. (S. M. P.)

3. Pe ampenajul unui avion dela „asalt" emblema pilotului: sticla înaripată bombardând în... picaj. Adjutanții Anghel și Niculescu așteaptă să le pice bombele lichide în... gât. (S. M. P.)

4. Schimb de impresii, după misiune (S.M.P.)

5. Doi comandanți: General aviator Ionescu Emanoil și Lt. C-dor av. Galeno Francisc. (S. M. P.)

inamic. (S. M. P.



i românești în luptă •

Fixarea bombelor pe un avion de asalt. (S. M. P.)

RAZBOIUL

de ROMULUS SEIŞANU

In războiul aerian din cursul anului 1943 beligeranţii au desfăşurat atât operaţiuni ofensive, cât şi operaţiuni defensive, fie în zona bătăliilor şi a fronturilor, fie în spatele fronturilor, sau în spaţiile maritime.

In ajunul războiului, unii au dat importanţă mai mare acţiunii ofensive, prin eficacitatea superioară a armei aeriene, capabilă să influenţeze direct şi rapid asupra desfăşurării şi rezultatelor operaţiilor militare şi aero-navale; iar alţii au dat acţiunii defensive prioritatea.

De aceea partizanii doctrinei ofensivei au cerut formarea unei flote puternice de bombardament cu o protecţie asigurată de avioanele de vânătoare; iar partizanii doctrinei defensive au cerut formarea unei flote puternice de vânătoare, având ca auxiliare formaţiunile de recunoaştere şi artileria antiaeriană.

In războiul actual beligeranţii au aplicat şi aplică în războiul aerian, atât ofensiva cât şi defensiva, — cea dintâi fiind considerată în măsură să dea rezultate pozitive.

Pierre Faure a spus în 1938 că atât din punctul de vedere spiritual, cât şi din punctul de vedere material, teoria defensivă în ceace priveşte războiul aerian, nu poate fi susţinută deoarece numai ofensiva poate să asigure victoria.

Aceasta reese din rezultatele ce le poate da aviaţia de bombardament, ca armă ofensivă şi aviaţia de vânătoare, ca armă defensivă. Dacă nu se poate contesta eficacitatea acţiunii aviaţiei de bombardament nu se poate contesta nici rolul important ce-l are aviaţia de vânătoare, care pe lângă distrugerea forţelor inamice asigură şi acţiunea ofensivă a aviaţiei de bombardament prin protecţia ce îi oferă.

Atâta timp cât aparatele de bombardament n'au atins încă viteza maximă a celor de vânătoare şi riscul lor este mai mare când atacă obiective situate la distanţe mari de bazele lor, fără protecţie şi ajutorul avioanelor de vânătoare, cele din urmă vor păstra rolul lor important în războiul aerian.

O dovadă în această privinţă am avut în cursul anului trecut cu raidul întreprins de o puternică formaţiune de bombardiere grele americane împotriva zonei noastre petrolifere, în ziua de 1 August, fără protecţia avioanelor de vânătoare, care a avut un rezultat dezastruos prin atingerea unui procent de peste 40 % perderi.

La acest rezultat au contribuit şi vânătorii noştri, precum şi artileria antiaeriană din zona atacată. Ceea ce a caracterizat războiul aerian din cursul anului 1943 au fost şi atacurile aeriene în formaţiuni massive, atingând, sau depăşind chiar cifra de 1000 de bombardiere într'un singur raid. Aviaţia engleză şi americană a întreprins numeroase raiduri massive cu caracter terorist împotriva oraşelor din Germania, Italia, Polonia, Olanda, Belgia, Franţa, Grecia, Bulgaria, fără să se facă vreo deosebire între obiectivele militare şi cele civile. Până şi Vaticanul a suferit asemenea atacuri condamnabile. Cele mai grele bombardamente aeriene le-au suferit oraşele germane: Berlin, Hamburg, Essen, Dortmund, Brema, Frankfurt pe Main, Colonia, Mainz, Kassel, Stettin, Rostock, Nürnberg, München, Wilhelmshaven ş. a. asupra cărora aviatorii inamici au aruncat mii de tone de bombe incendiare şi explosibile, unele cu efecte întârziate, care au provocat distrugeri considerabile.



Aşa au dispărut numeroaae monumente istorice şi artistice biserici, instituţii culturale şi de binefacere şi cartiere întregi locuite de populaţia civilă. S'au întrebuinţat de către aviaţia anglo-americană bombe de tip nou, care explodează cu o întârziere până la 40 de ore; precum şi bombe de peste [illegible]00 Kg. şi bombe încărcate cu fosfor pentru provocarea incendiilor şi întinderea incendiilor pe spaţii locuite cât mai mari. Astfel, într'o singură lună — Noembrie — după comunicatul ce l-a dat ministerul aerului britanic, au fost aruncate asupra oraşelor germane peste 14.000 de tone bombe explosive, dintre care 7000 deasupra Berlinului.

Scopul ce l-a urmărit comandamentul anglo-american prin această ofensivă aeriană teroristă, — demoralizarea populaţiei civile germane — nu s'a realizat. Populaţia civilă din toate oraşele germane bombardate a dat dovadă de o admirabilă forţă morală şi spirit de disciplină.

Cu toată activitatea ofensivă intensificată a forţelor aeriene anglo-americane, împotriva oraşelor din Germania, defensiva aeriană germană a fost destul de puternică, de oarece numărul aparatelor de bombardament doborîte a fost în creştere. Astfel, numai în zilele de 8-9-10 Noembrie 1943, au fost doborîte 206 bombardiere anglo-americane, — majoritatea lor cu patru motoare.

Alte avioane de bombardament şi de vânătoare anglo-americane au căzut în afară de teritoriul Germaniei şi al teritoriilor ocupate de ea; sau au fost nevoite să aterizeze forţat în Suedia şi Elveţia. Succesele acestea s-au datorit mai ales avioanelor de vânătoare, cu toate că ele au fost nevoite să lupte contra avioanelor de bombardament inamice ce zburau în formaţiuni concentrate şi deci au cerut din partea lor capacităţi technice şi combative excepţionale.

Bătăliile aeriene cele mai mari s'au desfăşurat în vastul spaţiu ce se întinde dela vestul Germaniei până la litoralul mării Baltice.

Procentajul pierderilor aviaţiei de bombardament anglo-americane şi sovietice, în cursul anului 1943, a sporit dela 10 la sută până la 20 şi chiar 30 la sută.

Aviaţia germană a atacat şi ea obiectivele militare din regiunea Londrei şi din partea de sud a Angliei; fără să fi trecut la represalii.

Ministerul afacerilor străine al Germaniei a publicat în Iunie 1943 a 8-a carte albă cu privire la desvoltarea războiului aerian. Această carte albă cuprinde 110 documente din care reese doctrina germană în domeniul războiului aerian în comparaţie cu doctrina anglo-americană bazată mai mult pe atacul cu caracter terorist împotriva obiectivelor civile, spre a se putea obţine efecte de ordin psihologic.

Din documentul Nr. 33 reese că statul major britanic înainte de începerea războiului, printr'o comunicare făcută în ziua de 14 August 1939, a formulat punctul său de vedere relativ la obiectivele ce urmează să fie atinse prin atacurile aeriene.

Statul major britanic a recomandat, „să se atace obiectivele cele mai indicate spre a se putea reduce sforţările militare ale inamicului, fără să se ţină seama dacă o asemenea acţiune, provoacă sau nu perderi grele în populaţia civilă a adversarului."

In documentul Nr. 41 se reproduce o declaraţie pe care a făcut-o în Camera Lorzilor, în şedinţa de la 6 Septembrie 1939, subsecretarul de stat Ruttler, din care reese că aviatorii germani ating în general obiective militare iar nu civile.

Dacă Marea Britanie şi Statele Unite au crezut că prin ofensiva lor aeriană teroristă şi în stil mare împotriva Germaniei, vor obţine o decisivă militară, s'au înşelat, nesocotind, sau sub-estimând factorii de ordin militar şi moral pe care se bazează rezistenţa germană.

Totuşi, cele două puteri anglo-saxone vor continua ofensiva aeriană cu caracter terorist în cadrul războiului nervilor.

S'a vorbit în cursul anului trecut şi de un eventual atac masiv aerian împotriva Germaniei efectuat de... 20.000 de aparate de bombardament. O asemenea expediţie aeriană ar reclama 60.000 metri cubi de benzină, deoarece un singur avion tri-

AERIAN IN 1943

motor de bombardament are nevoie de trei metri cubi de benzină (dus și întors) ceeace ar reprezinta în cazul când aceaș cantit[illegible] a[illegible] transportată pe căile ferate, 120 d[illegible] trenuri, fiecare tren având 50 de vagoane, deci în total 6000 de vagoane-cisterne.

Organizarea technică a unui raid aerian de valoarea a 20.000 de bombardiere ar reclama existența a 100.000 de aparate cuprinzând avioane de încercare, de rezervă și cele destinate să asigure protecția întregului teritoriu al Angliei (avioane de vânătoare și de recunoaștere) precum și aviația marinei și a armatei.

Pentru cele 100.000 de aparate ar trebui un număr considerabil de aerodromuri, hangare, ateliere de reparații, centre de formații și de aprovizionare; precum si un personaj navigant și technic de peste un milion de oameni.

După opinia specialiștilor asemenea raid-uri aeriene massive nu pot fi organizate în faza actuală a războiului.

La începutul anului 1943 aviația de vânătoare a beligeranților n'a avut niciun tip de aparat nou. Ea a fost însă perfecționată în ce privește viteza, autonomia, plafonul, puterea focului, blindajul părților vitale și siguranța navigațiunii.

In cursul luptelor aeriene ce s'au dat în spațiile situate deasupra Europei și Africei, Germanii au folosit mai mult avionul de vânătoare *Focke Wulf* 190, care și-a făcut pentru întâia oară apariția în ziua Paștilor a anului 1942, de-asupra Canalului Mânecii și a dominat pe cel mai bun vânător britanic de atunci, *Spitfire V.* Aparatul german *Focke Wulf* 190 are o viteză ascensională de 1000 m. la minut; iar cea orizontală trece de 600 km. la oră la altitudinea de restabilire de 6000 m. Armamentul său se compune din patru tunuri de 20 mm. montate, două în aripă și două în capotă.

El e foarte maniabil la altitudine mare, așa că la 8000 m. poate executa ușor toate manevrele.

Aviația de vânătoare britanică a opus vânătorului german *Focke Wulf 190*, tipul *Spitfire Mayg. VI*, care dacă a restabilit un echilibru cu adversarul său german în ce privește puterea focului, e mai puțin rapid și în deosebi e mai puțin maniabil. Armamentul său se compune din două tunuri și patru mitraliere grele.

Englezii au folosit în cursul anului și tipul de avion de vânătoare *Typlwn*, care îndeplinește misiuni de acompaniament la distanță scurtă pe lângă bombardierile mijlocii.

Aviația de vânătoare americană a înlocuit apoi tipul *Curtiss P. 40*, zis *„Kittyhank“* prin tipul *„Warhawk“*.

In cursul anului 1943 numărul vaselor port-avioane japoneze și anglo-americane a sporit din cauza nouii strategii aeronavale și a distanțelor considerabile ce trebue să le parcurgă convoaiele escortate de unități ale marinei și care au nevoe de protecția avioanelor. Anglo-americanii au perdut mai multe vase port-avioane în bătăliile din Pacific, — ele fiind obiectivul principal al avioanelor japoneze.

Germanii au construit și un tip de avion de transport Messerschmidt Nr. 323, care prin dimensiunile sale a binemeritat numele de „Gigant“.

Acest aparat dispune de șase motoare și poate transporta 130 de soldați cu tot echipamentul; sau 60 de răniți cu paturile lor; sau tancuri și camioane încărcate. El are șase roți și poate ateriza pe orice teren.



Pe frontul oriental european aviația germană și română, ca și cea sovietică, a desfășurat o mare activitate. Aviația germană și română a contribuit prin sprijinul continuu ce l-a dat forțelor angajate în luptă, la obținerea succeselor defensive; iar prin acțiunile ce le-au întreprins în spatele frontului inamic, la distrugerea a numeroase obiective militare, Aviatorii noștri de vânătoare, de bombardament și de recunoaștere, au îndeplinit în condițiuni pe deplin satisfăcătoare grelele lor misiuni. In Oceanul Atlantic, în Marea Mediterană și în mările anexe, aviația germană a atacat cu succes numeroase convoiuri și vase de război anglo-americane; iar în Oceanul Pacific în cursul bătăliilor aero-navale ce s-au dat în apropiere de insula Bougaiville aero-torpiloarele japoneze au scufundat peste 150 de vase de războî și de transport americane.

Formațiunile aeriene americane au sprijinit debarcările trupelor în insulele Rendova, Guadalcanar, Noua Georgia, Vella, Isabell, Bougainville și celelalte din arhipelagul Solomon; precum și din insulele Noua Irlandă și Noua Britanie și au atacat de repetate ori bazele japoneze dela Rabaul (Noua Britanie) și celelalte baze din Pacificul de sud occidental.

Aviațiile britanică, americană și japoneză au activat și pe teatrul de războî din China centrală și meridională.



S'a stricat o jucărie

de: CONST. ARGEŞANU

Aerodromul părea o imagine albă de basm...

In zarea câmpului de sidef, hangarele erau mici ca nişte jucării sub căciula albă de zăpadă — mai degrabă, căsuţe de zahăr — poze desprinse dintr'o carte cu poveşti de Crăciun pentru copii.

Pe pârtia măturată de zăpadă avionul alunecă moale pe ski-uri, ca un fulg pe oglinda unei ape şi pilotul incearcă manşa.

Este o clipă când nu ştii dacă pluteşti sau luneci încă.

Trecerea în aer se face pe nesimţite, doar câmpul incepe să-şi lărgească albul şi abia atunci — după legănarea aripilor în aer — simţi că avionul s'a desprins.

Fila albă a cărţii cu pozele de aerodrom a rămas acum în urmă...

Departe, peste albul larg al câmpului ingheţat, lunecă un şir de vagoane trasând două urme subţiri, ca două şnururi negre, şinele, iar pilotul zâmbeşte ca în faţa unui tren-jucărie care aleargă peste o zăpadă de vată, spre o gară mică din colţul vitrinei.

In zare, linia albăstruie a orizontului începe să devină cenuşie, iar dela o vreme vârfuri mici de ace încep să plesnească în geamul parbrizului şi peste obraz.

Avionul pare că începe să atârne greu în manşe...

Panglica neagră a unei ape trece pe sub planuri şi departe, către munţi, albul cenuşiu începe să crească în spre cer.

Ninge.

Fulgii mărunţi trec pe delături ca nişte sârme de oţel subţiri, iar în faţa elicei, vârtejul lor învolburează o coroană împletită din beteală de argint.

Dedesupt, pământul pare acum o saltea de vată şi totul împrejur, în aer, se închide într'un viorii vânăt, ca într'un murg.

Pilotul priveşte nedumerit altimetrul şi trage manşa.

In vârtejul fulgilor ce cresc i se pare că avionul, în loc să urce, coboară în întuneric.

Altimetrul creşte şi întunericul în care suie creşte la fel.

Sus, este întunerec...

Un început de teamă îi cuprinse sufletul şi reduse instinctiv motorul, apoi privi acul altimetrului şi-l urmări cum coboară.

Până unde?

De dedesupt şi din laturi vălul straniu al întunericului, în care avionul cobora, se unea acum cu năluca albă a câmpului îngheţat.

Şi câmpul nu exista...

Era limitat doar în cifra altimetrului, unde acul tremura nehotărât, dar jos... nu-l vedea. Câmpul era pierdut în diafanul văl al albului straniu, care îţi minte închipuirea şi îţi înşală simţurile şi mâna.

* * *

Motorul îşi deapănă moale cântecul rotund în jocul de fantome al fulgilor de nea, pe când ochiul atent caută zadarnic în nădejdea unei lumini — undeva — unde numai mintea o vede, de unde numai sufletul o aşteaptă... asemenea unui drumeţ întârziat şi rătăcit.

Departe, poate într'un sat, aşteaptă o casă cu luminile aprinse şi cu focul îmbietor în vatră — o casă pitită în zăpadă, de unde lumina ei cheamă de pe drumuri ninse un alt drumeţ întârziat. Pe pragul ei, copii cu steaua sunt gata să plece şi îşi încearcă glasurile subţiri pentru cânteeul de colind, iar steaua tremură în sunetul clopoţelului ei de argint.

O vede acum aproape şi mâna lasă manşa domol, în voie, ca să aplece avionul în spre ea. Lumina caldă îi încălzeşte sufletul şi ochii se închid ca să-i prindă raza sub pleoapele îngheţate...

Avionul îşi leagănă încet aripile tot mai grele şi — prin boaba de cristal a unei lacrimi îngheţate între gene — raza stelei închipuite îşi tremură lumina ei de vis, iar pleoapele se închid şi fruntea se pleacă într'o închinare mută peste mâinile reci.

Clopoţei de argint cântă departe în colindul uliţelor...

* * *

O şuerătură sub planul stâng a răscolit zăpada într'un nor de fluturi de argint şi de flori d'albe.

Ar vrea să deschidă ochii, dar pleoapele au închise sub ele lumina dulce din gând şi mâna amorţită nu mai tresare pe manşe.

. . . .

Plânge departe, sub o fereastră, un cântec de stea şi de flori d'albe de măr, pe când undeva o biată jucărie mecanică — o pasăre mică de metal — a căzut şi s'a sfărâmat...

A scăpat-o din mână un copil trudit — sau a pierdut-o Moş Crăciun din cer?

Cântecul pornit din amurg s'a isprăvit de mult, risipit pe uliţi, la geamuri cu lumini aprinse, iar steaua şi-a tremurat pentru ultima clipă glasul clopoţelului de argint.

In zăpadă doarme neştiută jucăria stricată, peste care fulgii îşi cern domol legănările albe.

Deasupra ei a rămas să plângă numai sufletul lui Moş Crăciun din cer.



PRIMA MISIUNE

De azi noapte a început războiul, nu ne vine să credem. Savoia a pierdut două echipaje — atacați de vânătoare. Heinkel a avut trei echipaje doborite de A.c.A. Sunt svonuri încurajatoare.

Un avion inamic a trecut peste aerodromul nostru. Suntem bine camuflați.

Când vom acționa? Ne vor bombarda rușii întâi? Tɤɤă lumea este încordată și surescitată.

La ora 11, Grupul II Bombardament, va ataca și distruge avioanele inamice de pe aerodromurile Bolgrad și Bulgărica. Infine.

Pregătirea misiunei și a materialului aduce o activitate febrilă.

Cpt. Popescu Gheorghe cu 2 patrule, atacă aerodromul Bolgrad, cpt. Balș Nicolae cu 2 patrule, atacă aerodromul Bulgărica. Protecție de vânătoare — 3 patrule Heinkel 112.

— Nu-l iei pe cpt. Greavu observator ?

— Nu d-le Comandor, dacă cad eu trebue să rămână cineva cu conducerea de aici a esc. 75.

Au fost ultimele vorbe avute cu cpt. Balș.

A cerut singur să atace Bulgărica. O cunoaște, a făcut manevre pe acest aerodrom.

Suntem la 500 metri deasupra Râmnicului și ne învârtim în formație de paradă. Greu mai decolează vânătoarea ! Iat-o lângă noi.

Trecem pe lângă Brăila, peste Măcin și urcăm la 1.500 metri. Vânătoarea începe să rămână în urmă. Probabil i-a surprins schimbarea noastră de viteză. Iată Isaccea și Dunărea. Lacul Cahul este oglindă, nici o adiere de vânt; plaiurile Basarabiei se arată însorite prin ușoara pâclă a dimineții.

In zare, deasupra Bolgradului, pe lângă un nouras, apare un stol de porumbei negri, care virând se dirijează către Nord. Este vânătoarea inamică, nu ne-a văzut. A noastră?... Nu se mai vede. Un moment de ezitare... Până să ne vadă ei, vom fi departe.

Picăm cu motoarele aproape în plin.

Se apropie Ialpugul, iată și Bolgradul.

Pe aerodrom nu se vede nimic. Intre pomii din marginea de Est 2 avioane, albe, tura stângă un bivuac de corturi... vreo 50—100. Virez brusc pe ele, suntem la 400 metri. A.c.A.-ul trage puternic din față și dreapta. Strig cpt. Nica să lanseze bombele, apoi pic către stânga pentru a evita focul unei Baterii ce ne luase în primire din partea stângă.

Traversez calea ferată și simt sguduituri în avion.

Bombardierul nu a văzut ținta pe aerodrom și lansează bombele pe cotul căiei ferate. Suntem numai la 150 metri. In zigzag alungit mă degajez către Prut. Formația se ține strânsă. Nu văd înapoi nimic. Ce o fi făcut căpitanul Balș, nu-l văd în stânga mea cum trebuia să atace Bulgărica.

Pe lângă pământ, cu motoarele în plin, totuși mergem prea încet, este foarte departe Prutul. Nici o mișcare pe câmp. Nici o activitate pe malul Prutului. Suntem în Moldova, — respirăm ușurați.

La aterisare, tot grupul este pe câmp. Număr avioanele.

Abia acum observ că am plecat 13. Lipsesc 3 avioane și 2 sunt accidentate pe teren din cauza loviturilor.

Și avionul meu are o gaură. Am scăpat eftin eu, dar prea lipsesc mulți. Cpt. Balș Nicolae cu slt. Popescu Gheorghe, adj. Timotin Matei cu slt. Popescu Constantin, adj. șef Crăciun Stoica cu slt. Grăjdeanu Nicolae.

Căpitanul Balș îmi ceruse să atace el Bulgărica fiindcă o cunoștea, ca fiu al județului Ismail.

Impins de râvna de a lovi cât mai bine și mai cu folos liftele ce-i pângăreau pământul scump, a sburat prea jos trecând pe lângă aerodrom în momentul când decolau avioanele de vânătoare pentru a-l întâmpina. Nu s'a lăsat, dârz și perseverent ca întotdeauna, nu s'a desmințit, a virat și a trecut încă odată, deastădată chiar peste aerodrom lăsând bombele în plin peste avioanele care decolau.

Această trecere însă i-a fost fatală. Avioanele care decolaseră deja, au început să-i atace patrula, pe care a escortat-o până la Prut.

Strânși de comandantul lor, adj. Tudor Dumitru și adj. Teodosiu Constantin, au ținut patrula până aproape de Prut. Ambii aveau avioanele ciuruite. Lt. Pagu Ștefan și lt. Popescu Petre, observatorii lor, susțineau lupta dusă de echipajul cpt. Balș.

Dar avionul cpt. Balș mergea din ce în ce mai încet, — apoi un motor nu i-a mai mers și când se vedea Prutul la câțiva kilometri și cel de-al doilea motor i s'a oprit.

L-au văzut aterisând și dându-se jos din avion împreună cu slt. Popescu.

Cu avioanele ciuruite de gloanțele inamice și sub amenințarea celor trei avioane ce-i încolțeau, cei doi coechipieri, cu inima strânsă de durere s'au îndepărtat, lăsându-și comandantul în câmpul inamic.

Așa a dispărut cpt. Balș Nicolae și slt. Popescu Gheorghe, regretați de toți camarazii.

Era fiul Basarabiei și a fost sortit să fie prima jertfă în lupta pentru desrobirea ei.

Mai târziu am aflat că urmăriți de grănicerii sovietici cu câini dresați, au fost descoperiți într'un lan de porumb.

Așteptau noaptea, ca să poată trece Prutul.

✸

Inamicul se retrage în debandadă pe șoseaua Comrat-Chișinău.

Escadrila 75 atacă cu bombe și mitraliere trupele inamice în retragere.

Potezurile 63 trec ca niște săgeți în lungul șoselei, la 300 metri, răspândind teroarea în coloanele inamice. Bombele cad în plin, cai și mașini se răstoarnă, oamenii umplu câmpul. Mitralierele avioanelor seceră în lungul șoselei și marginea pădurilor.

După o oră de atac îndârjit, patrulele se refac și se îndreaptă către casă. Lipsește un avion. Poate a plecat mai înainte.

Nu plecase, rămăsese în mijlocul coloanelor inamice.

La ferbinteala luptei, adj. șef Crăciun Stoica și slt. Grăjdeanu Nicolae, nu au mai gândit că cei de jos se apără.

La 100 metri în sbor de paradă, trăgând cu ambele mitraliere în inamic, este lovit de un brandt în motorul stâng. Avionul trepidează, trebue să coboare.

La dreapta și la stânga pădure; singurul loc liber, este șoseaua — ocupată de coloanele inamice.

Cu mitralierele trăgând, aterizează peste ele. Toți fug îngroziți.

Dar avionul pe pământ nu mai este periculos.

Echipajul sare din avion și se îndreaptă în fugă către pădure, dar aceasta este plină de trupe și echipajul este silit să se predea.

Mai târziu, după ocupare, avionul a fost găsit devastat, pe locul unde aterizase.

Incă un echipaj mai puțin, din eroica Escadrilă a căpitanului Balș.

✸

Compania 8-a Pază apără sectorul de Est al aerodromului Taczinskaia, între calea ferată și cota..., contra partizanilor, parașutiștilor, trupelor debarcate sau infiltrațiunilor.

In ziua de 23.XII.1942, inamicul a pătruns la Sud de Skasinskaia și se îndreaptă spre Sud.

Flotila 2-a bombardament, pleacă la Novocercask.

Compania 8-a Pază și Grup. A.c.A., rămân să apere aerodromul contra carelor de luptă.

Către ora 3 de dimineață, câteva care se apropie de sectorul companiei.

Puștile și puștile mitraliere intră în funcțiune. Intimidat, inamicul se retrage.

Către ora 5, încercarea se repetă cu acelaș rezultat. Care de luptă, venite dela Nord, bat aerodromul peste sat.

Compania stă pe o poziție de intimidare. La dreapta și la stânga, nimic. La puștile anti-tanc, 3 cartușe.

La ora 9 atacul se repetă.

De astă dată, vin dinspre sat și dela Est. Compania este prinsă între două focuri. Secția Rheinmetal din centrul companiei, a deschis focul și trei tancuri sovietice sunt în curând în flăcări.

Tirul puștilor și al puștilor mitraliere este iluzoriu. Trei tancuri trec peste plutonul subof. Năstase Nicolae, care se ridică să le evite dar cade lovit. Din spate se apropie altul peste aerodrom.

Singura scăpare este bateria A. A. a cpt. Dumitru — și Compania Pază se grupează în jurul ei.

Bateria trage și ɤɤ retrage pas cu pas către Sud.

Tancurile ezită să o urmărească și rămân pe loc.

Lipsesc 20 oameni din Compania Pază, care a îndrăznit să înfrunte colosul de oɤɤl cu pușca Manlicher 6,5.

Câteva zile în urmă se reocupă Taczinskaia și cei 20 de soldați sunt găsiți morți pe poziție, — în mijlocul lor, subof. Năstase.

Sacrificiul lor nu a fost inutil. Au oprit avântul înaintării inamice, presupunând o rezistență mai serioasă.

Fără ei, aeɤodromul ar fi fost ocupat din noaptea de 23..XII.

Au murit la datorie, cu arma în mână pentru Patria îndepărtată, care i-a trimis acolo să țină inamicul departe de hotarele ei.

COMANDOR AV .CRISTESCU

DISPĂRUT 3 ZILE

PE frontul depe Mius, o puternică concentrare de forţe terestre şi aeriene sovietice, reuşise să împingă liniile spre Vest câţiva kilometri pe o lăţime de circa 10. După ora nouă, Căpitanul Şerbănescu, Comandantul unei Escadrile de Vânătoare, însoţit de Locot. Greceanu, Adj. Mucenica şi Adj. Chirvăsuţa, toţi cu peste 10 victorii, pleacă în misiune de vânătoare liberă.

In partea de Nord a intrândului sovietic, numeroase avioane de vânătoare, bombardament şi asalt sovietic, se apropiau de liniile germane. Vânătorii la 1000, bombardamentul şi asaltul la 300 m. înălţime.

Jak-uri, Lagg-uri, Mig-uri şi Huricane, P. 2 şi S. B. 2, I. L. 2 şi I. L. 7 formau un stol de aproape 40 de avioane.



Adj. av. Mucenica

— Atacăm imediat, comandă Şerbănescu prin radio.

— Să mai aşteptăm puţin, ar vrea să spună Mucenica, dar nu mai are timp. Impetuozitatea de Comandant, vânător şi agresor a lui Şerbănescu nu suferă nici o amânare. Victima este aleasă. Dacă acesta ar şti şi ar fi un băiat deştept, ar sări cu paraşuta şi s'ar lăsa de meserie.

Dar nu ştie nimic şi când a aflat, a fost „Post Mortem". Incendiat, un vânător rus face explozie şi sare în mii de bucăţele.

Greceanu prinde altul, îl atacă, se învârtesc unul în jurul celuilalt, trag amândoi deodată, din faţă, pe spate şi din spate, până când tot rusul e cel cu focul şi cu cele eterne.

Mucenica şi Chirvăsuţă s'au prins cu alţii, se sucesc, se răsucesc, trag din răsputeri şi fiecare ciupeşte câte un pravoslavnic şi-l trimit unde nu există nici durere nici suspin.

Şeful însă e formidabil. Omul acesta este construit din fibre şi tendoane din oţelul cel mai fin. Om şi maşină sburătoare fac un tot.

Alt nevinovat vorbitor al limbii lui Tolstoi pleacă să discute cu acesta.

Şerbănescu însă acuma s'a şi amuzat puţin. Şi-a văzut prietenul cum îi dă târcoale, chipurile ca să-l manevreze. L-a lăsat puţin, degajând uşor, aşa cum face un spadasin de forţă cu un novice, până când încolţit de mai mulţi, s'a hotărît, şi l-a trăsnit. Vroia să mai vorbească şi cu alţii. Vroia el, dar nu şi tunurile şi în nici un caz muniţia. Nu mai era.

Şi-a adunat eroii, s'a întors, a alimentat şi-a plecat din nou. Vânat era din belşug. Vânătorii să fie şi aceştia nu se lăsau cu una cu două. Ii găseşte din nou pe Ruşi, în valuri ca şi înainte, şi iar începe dansul, acuma însă cu adevărat diabolic.

Nici unul dintr'ai noştri nu era angajat cu mai puţin de doi sau trei.

Şerbănescu şi Greceanu luptă ca doi spadasini, spate în spate cu duşmani din toate părţile.

Mucenica prinde un bombardier izolat şi din prima rafală îi dă foc la motorul din dreapta. Focul se propagă, explozie la rezervoare, prăbuşit şi terminat.

Brusc îi ese 'n faţă un avion de asalt. Nu trebue scăpat. Trage. Bolşevicul scoate fum, renunţă la ideea lui iniţială, şi-şi lasă bombele pe câmp, peste capul „tovarăşilor" foarte „fericiţi" de această plăcută atenţie. Şerpuind, Ivan Turbincă vrea să se topească, dar şi-a greşit omul. Mucenica nu e un vultur care să-şi scape prada. Fereşte-mă Doamne de un vultur din Carpaţi.

Il prinde iar, când tocmai — cu fumul după el, — o făcea spre stânga, să se întoarcă acasă. Tunurile lui Mucenica îi mai scurtează puţin din viaţă, însă nu complet. Totuşi îl urmăreşte, şi-l va urmări şi 100 de km. numai să-l vadă unde cade. Preocupat de această dorinţă nu e atent. Un Huricane sovietic îl prinde, îl atacă şi-i plasează câteva proectile în spinare. Blindajul însă e de nepătruns. Supărat, Mucenica virează brusc şi urcă. Huricanul îl depăşeşte. Atacă iar avionul de asalt ca să-l termine odată, dar acesta are un blindaj foarte puternic şi e foarte greu de doborît. Acuma însă cade. Huricanul iar atacă. Mucenica-l lasă. Când e destul de aproape spre a deschide focul, degajează brusc, şi-l prinde din spate. Ii trimite şi Huricanului un snop de tun, apoi încă unul şi ultimul, avionului de asalt. Acesta prăbuşit la 15 km. în spatele liniilor sovietice, era o massă de flăcări şi fum.

Nu simte-o fericire. Este un rezultat de luptă care are şi el mândria lui.

Dar Huricanul nu s'astâmpără. Mai vine odată la atac, iar îl lasă să se apropie şi iar îi cade în coadă şi-i plasează proectilele, de data aceasta chiar în ceafă. Zăpăcit, şi probabil astâmpărat, vânătorul bolşevic se linişteşte, se duce şi nu se mai întoarce. Se amestecă şi se

---

* Autorul acestui reportaj, Lt. Popescu Ciocănel, este unul din bravii noştri sburători în permanenţă pe front, în permanentă luptă! In prima parte a campaniei, a făcut parte dintr'o escadrilă de recunoaştere, având ocazia să forţeze la aterisaj un aviator bolşevic şi să sboare în urmă pe avionul capturat.

Actualmente a trecut la av. de vânătoare şi a fost rănit într'o luptă aeriană. (Nota Red.)

Vânătorii noştri în încordată aşteptare



pierde în massa de avioane tovarăşe, unde nu va mai trage nimeni în el.

Acuma însă antiaeriana rusă deschide şi ea foc asupra lui Mucenica. Inconjurat de explozii, vrea să se întoarcă, dar o isbitură îndesată şi o explozie puternică îl aruncă de bot în sus, îl întoarce cu faţa spre front, adică spre Vest şi spre norocul eroului nostru, şi-l înclină pe dreapta ceeace însemna angajare, prăbuşire, sfărâmare şi sfârşit de viaţă.

Dar n'a fost tocmai aşa. Mucenica, vechiul coechipier şi camarad de luptă al Căpitanului Şerbănescu, are şi el ceva de vultur. Chiar cu câteva pene într'o singură aripă, dar trebue să sboare. Pentruce ar fi construit pentru altceva?

Trage de manşe, nimic. Se prăbuşeşte şi e înclinat. Totul pare sfârşit. Mai ar rămâne paraşuta, dar prizonier la fiare sălbatice şi carnivore, nu este în vederile lui. Inclină brusc avionul pe stânga, numai din aripioare, şi-i împinge un picior puternic pe dreapta. Miracolul s'a întâmplat. Ca un cuţit, Messerschmittul lui Mucenica se ridică de vârf în sus şi câştigă o sută de metri. Dar iar o ia ca la început. Vrea să cadă iar spre dreapta. Iar înclinat brusc pe stânga, aruncat cu piciorul în sus şi încă de câteva ori manevra şi poate c'ar reuşi să treacă liniile îndărăt la noi.

Când a fost lovit avea 400 m. Acuma era la 70—80 şi se părea că începutul sfârşitului este aproape. O privire împrejur şi jos pe pământ îi arată că este exact peste soldaţii bolşevici de infanterie şi deci este în linia întâia inamică.

Incă un salt şi e fi la noi.

Fum în carlingă. Motorul supra forţat strănută şi el. Mucenica s'ar înăbuşi dar el nu are nevoe să respire. Incă un efort încă un salt, motorul pus în plin, apoi vede sub el soldaţi pe pământ cu faţa îndreptată spre Est.

Era peste prima linie germană. Aparatul răspunsese pentru ultima oară la comandă. Pasărea de oţel îşi dădu sufletul. Mucenica tae contactul, vede pământul, simte o lovitură grozavă sub el şi deodată se face o linişte desăvârşită în jurul său. E ameţit, totuşi vede uniforma germană, când e scos din avion. Un ofiţer îi oferă o ţigare şi un altul un bidon cu apă. Ţigara nu şi-o poate aprinde, căci din tremur nu se pot întâlni focul cu vârful ţigării. Apa o duce la gură, dar i se varsă pe faţă şi pe haine. Ii face totuşi bine.

Bolşevicii văzând locul unde a căzut avionul românesc, încep un formidabil tir de artilerie asupra lui. In plus avioanele de asalt, cari roiau pe sus, atacă şi ele cu bombe şi cu tunuri.

Căzuse în mijlocul unei companii de mitraliere germane.

Prin şanţuri, camarazii germani l-au târît pe aviator patru sute de metri înapoi şi l-au scos de sub foc.

L-au urcat pe o motocicletă şi l-au dus la Postul de Comandă German.

Lupta pe pământ era titanică. Imediat în spatele companiei de mitraliere erau tancurile germane, în duel cu artileria, tancurile şi aviaţia sovietică. Monştrii de oţel germani erau de o mobilitate extraordinară.

Când un avion de asalt duşman îşi lăsa bomba sau cădea prăbuşit în flăcări doborît de vânători amici, români şi germani, coloşii de metal săltau brusc înainte şi înapoi, astfel că pericolul cădea în gol. Spectacolul era măreţ, feeric dar înspăimântător.

De cinci ori, motocicleta a fost atacată de avioane sovietice, de cinci ori au sărit din mers drept în şanţ şi tot de atâtea ori micuţa maşină cu trei roate pleca singură înainte fără stăpâni şi după puţină mirare se oprea şi-i aştepta.

Se făcuse aproape seară. Găzduit camaradereşte, eroul nostru doarme prima noapte la Postul de Comandă al blindatelor.

La Escadrilă era socotit „dispărut".

A doua zi cu o maşină dintr'o coloană de transportat muniţii, ajunge la un depozit la vreo 30 km. în spate.

Seara doarme aici, iar în ziua a treia pe înserat ajunge în spate la un aerodrom german, de unde telefonând a fost ridicat şi readus în triumf lângă Comandantul şi camarazii săi.

Lt. av. POPESCU-CIOCANEL



Autorul articolului de faţă



CEI DELA TRANSPORTURI



Pilotul Radu, unul din coechipierii Comandorului av. Pavlovschi (S. M. P.)



Lt. C-dor Pavlovschi



Maestrul pr. Gh. Cobana



Serg. Ghica Ștefan — „Sgârci"

CREDEM că grupul acesta care tace și face treabă grea, este unitatea de aviație despre care s'a scris mai puțin. Nu este vorbă, sburătorii unității comandată de Lt. C-dor aviator Pavlovschi, nu se bucură de autonomia de acțiune a vânătorilor, nici de gloria morală a bombardierilor și poate nici de publicitatea — neîndoios din plin necesitată — a celor dela recunoaștere, deși și grelele lor avioane de... marfă au înfruntat și înfruntă obuzele antiaeriene bolșevice sau atacurile vânătorilor ruși.

Ba, dacă ar fi să fim drepți — cum dealtfel trebue să fim — trebue să recunoaștem că avioanele de transport sboară în linia de foc cu mai puțină acoperire aeriană decât oricare alt compartiment al aviației.

Grupul de transport funcționează ca o [illegible] autonomă, de vreo doi ani. S'a desprins din formațiile de transport aerian ale societății „Lares" și acționează ca unitate de sine stătătoare, sub comanda directă a marilor comandamente.

Știute fiind acestea, la dorința directorului nostru, ne deplasăm, eu și pictorul Gion, la un aerodrom nu departe de Capitală, unde își au cuiburile grelele Ju-uri 52 cu care este dotat grupul. Mașinile aleargă pe șoseaua ca'n palmă spre aerodrom, iar eu cu Gion și conducătorul — proprietar al mașinei, un simpatic și suplu ofițer sburător, fumăm țigări proaste, fiindcă sunt mai tari.

Incerc să fur date care mă interesează dela proprietarul mașinei, dar el tactic și precaut, nu-mi vorbește decât despre mașină și... femei... In asemenea condițiuni gazetăria devine un' chin. Așa că renunț la orice urmă de interogatoriu, lucru care se pare că-l bucură pe interlocutorul meu. Gion, ca să mă răzbune, îi face o caricatură de-a mai mare dragul.

Ajungem la aerodrom. O sentinelă ne privește chiorâș, dar ne dă drumul, pentrucă și-a identificat superiorul dela volan.

Trecem printre serii imense de amplasamente de tot felul. Pe câmp avioane. Multe și felurite. Și o animație de zile mari. Pe cer avioane se încrucișează temerar. Unele vin din zare, altele se pierd acolo.

Mașina oprește în dreptul unei clădiri curate dar lipsite de semeție. Coborîm. Găsim imediat pe comandantul grupului, Lt. C-dorul Pavlovschi și pe secundul său, căpitanul aviator Abeles. Intrăm într'un birou simplu, dar cochet. O masă de lucru, o canapea, niște grafice pe pereți, un safe, și într'un colț o mitralieră cu țeava cârmită într'o parte. O privesc cu interes.

— „Este mitraliera de pe avionul d-lui Lt. C-dor Pavlovschi, ne risipește nedumerirea căpitanul Abeles. A fost atinsă de un glonț bolșevic într'o misiune de salvare, la Stalingrad. Avionul a fost pur și simplu ciuruit. Dar oamenii — cu puterea Celui de Sus — s'au întors teferi și victorioși".

De altfel asemenea atacuri dușmane, fie de artilerie, fie de aviație, sunt curente. Mai zilele trecute un avion pilotat de Slt. Cucuteanu, a fost luat în primire de doi vânători ruși „Iak". A fost rănit la picior sergentul mitralior Rădoi, avionul cu zeci de găuri în trup s'a întors totuși la vatră, cu bine.

Lt. C-dor Pavlovschi, amfitrion perfect, ne pune la dispoziție date care ne impresionează. Peste 10.000 ore de sbor din care multe sute peste liniile dușmane. Peste un milion de km. parcurși, peste 10.000 de răniți salvați cu avioanele din ghiarele morții și aduși în spitalele din interior pentru intervențiuni urgente. Peste un milion de kgr. de muniții duse în prima linie, la trupele terestre, aproape un milion și jumătate de felurite materiale transportate tuturor unităților din linia de foc, și mii de persoane transportate cu urgența cailor putere



Un grup de sburători dela transporturi, în Rusia. Se remarcă: stând jos: adj. șef. av. Chiriac, cu harta în mână: pilotul Răduț, cu căciula rezemat: Lt. mec. Popa Andrei (S. M. P.)



Transportând răniții din primele linii (S. M. P.)

(S. M. P.)



de care grupul dispune, după necesităţi, curieri, comandanţi, delegaţi, etc...

Lângă Melitopol, nu de mult, cinci avioane ale grupului au fost atacate de duşman. Piloţii, adjutanţii: Ţăruş, Şerbănescu, Stoenescu şi Dimitriu Sever, au strâns însă formaţia şi s'au întors cu bine acasă.

Ascult pe acest căpitan molcom la vorbă şi voinic cât un tank. El însuşi a sburat în primele linii, înfruntând cu temei focul duşman. Dacă ar fi să amintim numai atacul duşman pe care l-a întâlnit la 7 Decembrie anul trecut, când se deplasa spre Stalingrad şi tot ar fi destul. A trecut prin vânătorii inamici, prin obuzele antiaerienei ruseşti şi a putut aduce totuşi răniţi şi material dela Grupul X Vânătoare care atunci se afla într'o situaţie grea.

De altfel şi căpitanul Abeles a repetat figura, străpungând barajul duşman, aterisând şi decolând cu bine dela grupul de încercuire al generalului Lascăr.

Grupul are şi o pierdere. Dureroasă într'adevăr, pentrucă cel doborît de duşmani, adj. av. Ifrim, era unul din cei mai buni piloţi ai unităţii.

Pentru toată activitatea de războiu depusă, escadrila căp. Abeles a fost citată pe Armata 3-a şi dată ca exemplu de muncă şi sacrificiu.



...portând carburanţi (S.M.P.)



Cpt. av. Abeles



Cpt. av. Stoian D-tru



Serg. Rădoi



Cpt. mec. Eug. Livianu



S. Lt. av. Vasiu



Adj. şef Boldescu

Dar adevăratele merite ale grupului au fost şi sunt transporturile aeriene de combustibil efectuate cât mai aproape de linia de foc, combustibil atât de necesar blindatelor noastre! Corpul de Cavalerie, Divizia 2 Munte, Divizia 1 Blindată şi alte mari unităţi, au simţit din plin marele efort pe care grupul de transport l-a făcut pentru ca totul să meargă aşa cum trebue, pe front.

Eşim din cabinetul comandantului. Găsim afară pe căpitanul av. Stoian, pe un vechiu coleg de şcoală, Cpt. Eugen Livianu, pe un pilot de ispravă Radu şi pe maestru Cabană tehnicianul grupului.

Directorul nostru văzut de Lt. C-dor av. Stoenescu C.

Găsim şi pe Cpt. Dr. Chiriţă care ne invită să-i cercetăm infirmeria. Mică şi bine utilată, cu atât mai mult de remarcat cu cât unitatea este încă la începutul ei. In salonul bolnavilor găsim pe patul de suferinţă pe sergentul Rădoi cel care a fost rănit mai zilele trecute. Este un tânăr cu ochii vii şi plini de viaţă. Ne povesteşte cum a fost acolo simplu, fără înflorituri de stil. Il felicităm din inimă şi-i promitem că vom scrie despre el la gazetă.

Ne pregătim să plecăm. Gion şi-a făcut din plin datoria: a umplut un caet întreg cu schiţe şi crochiuri. Ni se pune la dispoziţie maşina Adjutantului Mânciulescu, cu care vom sbura imediat spre oraş.

Şi iată, la ora asta, câteva avioane ale grupului acesta brav, înfruntă pâcla cerului rusesc, spre linia frontului, ducând cu ele puterea şi nădejdea în biruinţa dreptăţii noastre.

LADMISS ANDREESCU



Bătrânul Ju 52, făcându-şi plin...
(S. M. P.)

PORT-AVIOANELE AUXILIARE

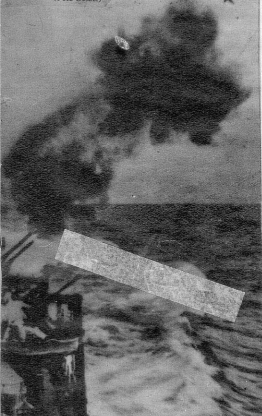


Comunicatele japoneze și americane au scos în evidență importanța armatei aero-navale și, în consecință, a navelor port-avioane în cursul operațiunilor, cari s'au desfășurat în 1942, în Oceanul Pacific. Aceste comunicate au pus în evidență deasemenea vulnerabilitatea acestor nave, iar dacă se totalizează toate cele anunțate ca distruse, chiar făcând abstracție de unele inexactități sau exagerări din comunicate, — se ajunge la cifre cari întrec numărul de port-avioane în serviciu dela începutul războiului, care abia depășește 6 unități la fiecare din cei 2 beligeranți.

Era deci evident ca Statele Unite și Japonia să recurgă la port-avioane auxiliare, rezultând din transformarea vaselor de pasageri și mărfuri, a cargoboturilor și a vaselor petroliere.

LA INCEPUT, PORT-AVIONUL ERA O NAVĂ DE COMERȚ TRANSFORMATĂ

Posibilitatea transformării unei nave de comerț în port-avion cu atât mai puțin poate fi contestată, cu cât la început nu exista altă soluție.



Artileria a. a. a unui port-avion japonez în plină acțiune, pe întinsul Pacificului
(Foto Domei)

Spre sfârșitul anului 1913, Amiralitatea britanică a cumpărat o navă de comerț de 7.000 tone și 112 m² construcție, numită „ARK-ROYAL" și a amenajat-o în port-avion, sau mai exact în port-hidroavion, deoarece s'a crezut mult timp că hidroavionul este tipul de aparat care convine cel mai bine operațiunilor deasupra mării. Ea a fost prevăzută în partea din față cu o platformă pentru decolare și putea să transporte 10 hidroavioane.

Această navă exista încă în 1939 în anuarul flotei britanice sub numele de „PEGASUS" și era utilizată de către Școala de Cooperare Navală, pentru probele de catapultare și a rampelor de amerisaj.

In 1914-1915 s'a procedat la transformarea în portavioane a 3 mici vase de pasageri și mărfuri, cari făceau curse pe canalul Mânecii: „EMPRESS", „ENGADINE" și „RIVIERA", car au fost prevăzute cu hangare de pânză și macarale pentru ridicarea hidroavioanelor la bord. Mai târziu, aceste hangare provizorii au fost înlocuite prin construcții metalice.

Aceste nave au fost urmate de altele două: „BEN MY CHREE" și „VEINDEX", cari au fost prevăzute la partea dinapoi cu un hangar pentru hidroavioane, iar în partea din față cu o platformă de decolare pentru avioane.

Primele experiențe ale războiului au demonstrat slăbiciunea hidroavionului. In 1916 pentru prima dată, un avion a decolat după nava „VEINDEX".

Nava cea mai importantă transformată a fost „CAMPANIA". Ea a fost prevăzută cu un hangar pentru 10 hidroavioane instalat pe puntea superioară, catargul din față fiind suprimat și înlocuit printr'un sistem de macarale pentru ridicarea hidroavioanelor la bord.

Această navă a fost deasemenea prevăzută cu o punte înclinată, de 70 m, lungime, care permitea lansarea avioanelor pe suporturi rulante.

In anul 1917-1918 se transformă și pachebotul italian „CONTI ROSSO" în construcție la Beardmore, care a căpătat numele de „ARGUS".

A fost primul port-avion cu platformă pentru decolare continuă și integrală. Evacuarea fumului se făcea prin coșuri orizontale, care conduceau până în spatele superstructurei.

Amenajată în 1937, spre a servi de bază avioanelor fără pilo[t] destinate a servi ca țintă pentru antrenamentul la tirul an[ti]aerian, nava „ARGUS" a fost din nou întrebuințată ca por[t]-avion activ în 1941.

Această veche navă are privilegiul de a fi, pentru momen[t] împreună cu port-avionul „FURIOUS" tot atât de vechi ca ea, una din puținele supraviețuitoare ale flotei britanice de port-avioane, astfel cum ea se prezenta în anul 1940, la începutul actualului conflict.

Numele său a figurat destul de des în comunicatele relative la operațiunile din Mediterana și Africa de Nord.

Tot astfel, în Statele Unite, primul port-avion „LANGLEY" a fost la început vapor de comerț, care transporta cărbun[e] sub denumirea „JUPITER".

Această navă care era încă în serviciu la începutul actualului conflict, a fost apoi retransformată pentru transportul hidroavioanelor, suprimându-i-se platforma din față. Nav[a] a fost distrusă de aviația japoneză la sud de Java [în] Martie 1942.

In Italia, unicul port-avion pe care-l poseda Marina în 19[..] „GIUSEPPE MIRAGLIE" este vechiul pachebot „CITTA

MESSINO", transformat în 1928 şi amenajat pentru a putea transporta 20 hidroavioane, cari se lansează cu catapulta.

Port-avioanele „ofensive" şi port-avioanele „defensive"

Port-avioanele se pot clasa în 2 categorii, pe de o parte marile port-avioane ofensive posedând platforme destul de lungi ca să permită decolajul şi aterisajul avioanelor de bombardament în picaj, a avioanelor torpiloare, iar pe de altă parte, port-avioanele defensive sau de escortă, prevăzute exclusiv cu avioane de vânătoare.

Caracterul defensiv al acestor ultime aparate apare în sensul că ele sunt concepute exclusiv pentru a duce pe câmpul de bătălie aviaţia de vânătoare, necesară protecţiei unei forţe navale contra atacurilor aviaţiei de bombardament sau torpiloare inamice.

Acest caracter poate deveni ofensiv dacă această vânătoare asigură protecţia şi succesul misiunilor ofensive ale bombardierelor şi torpiloarelor, cari au o rază de acţiune suficientă, pentru a nu mai avea nevoie de ajutorul port-avionului, cum s'a întâmplat cu ocazia atacurilor aviaţiei japoneze contra oraşului Port-Darwin.

Fie însă că este vorba de ofensivă sau defensivă, necesitatea permanentă a port-avionului se face simţită. Se poate ca în curând progresele Aviaţiei să permită bombardierelor grele sau avioanelor torpiloare de a nu mai folosi platforma port-avioanelor, însă atâta timp cât va fi o aviaţie militară, vor exista şi avioane de vânătoare, adică avioane foarte uşoare şi foarte rapide, la care raza de acţiune va fi desigur sacrificată în folosul acestor două calităţi esenţiale. Această aviaţie de vânătoare va avea întotdeauna nevoe de port-avioane, afară de cazul, bine-înţeles, când ele acţionează deasupra mărilor închise.

Port-avioanele „defensive" sau „de escortă" constitue cea mai eficace protecţie a convoiurilor

Pentru port-avionul de escortă armat exclusiv cu avioane de vânătoare, o platformă de 150 m. este suficientă pentru decolare şi aterisare şi dacă este de vorba de lansare cu catapulta, numai pentru aterisare este suficient ca platforma să aibă 120 m. Deci nu este nevoie de o platformă de 300 m. ca la „NORMANDIE" sau la „QUEEN MARY", ci un cargobot sau un petrolier mijlociu sunt suficiente.

Succesele obţinute în actualul conflict de Japonezi în Pacificul asiatic se datoresc în mare parte întrebuinţării unui mare număr de port-avioane de escortă auxiliare, cari, cu ajutorul vânătoarei, asigurau stăpânirea aerului deasupra punctelor unde aveau loc operaţiile de debarcare.

Probabil că un modest port-avion de acest tip ar fi protejat mai bine nava „PRINCE OF WALES" şi „REPULSE" în Oceanul Indian, decât port-avionul „HERMES" cu avioanele sale torpiloare şi de recunoaştere.

Mijlocul cel mai eficace de protecţie al convoiurilor contra submarinelor, ca şi contra avioanelor cu mare rază de acţiune, cari le atacă în mijlocul oceanului Atlantic pare să rezide, deasemenea în port-avionul de escortă armat cu avioane de vânătoare şi de 2 sau 3 hidroavioane pentru patrulare, cari pot fi lansate cu catapulta şi reîmbarcate cu ajutorul macaralelor, destinate în special luptei antisubmarine.

În acest scop, Statele Unite urmăresc în acelaş timp cu construcţia port-avioanelor de mare tonaj de tipul ESSEX de 26.500 tone, — transformarea navelor de comerţ şi în special, a unui număr de cargoboturi rapide, de tipul C. 3, pe care „Comisia Maritimă" le-a pus în construcţie în 1938.

Aceste nave de 17.600 tone deplasare, cu plină încărcătură, au 150 m. lungime, 21.20 m. lărgime, 8.70 m. pescaj. Maşinile lor de 9.000 C. P. dau o viteză de 16.5 noduri, iar raza de acţiune este de 14.000 mile marine. Aparatul motor este cu vapori şi turbine pe unele unităţi, pe altele propulsiunea este de tip Diesel-electric.

Transformarea a comportat suprimarea catargelor, deplasarea sau chiar suprimarea punţei de comandă, după caz.

Aceste nave pot duce 30 avioane de vânătoare, care sunt ridicate cu ajutorul a 5 ascensoare din hangarul, care se găseşte în interiorul navei, pe platforma de decolare, care are circa 135 m. lungime.

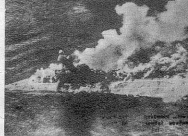
Actualmente sunt cel puţin 6 bastimente americane de acest tip, dintre cari „CORE" şi „LONG ISLAND" intrate în serviciu, unul la finele anului 1941 şi celălalt pe la jumătatea anului 1942.

Nu trebue să se creadă totuşi, că transformarea unei nave de comerţ în port-avion este o problemă chiar atât de uşoară.

La pacheboturi, în special, cari din cauza marei lor viteze şi lungimi, par „à priori" ca port-avioane foarte indicate, chestiunea platformei de decolare şi aterisare pune o problemă de stabilitate foarte delicată de rezolvat, chiar dacă în proectul iniţial de construcţie al navei, s'a ţinut seamă de posibilitatea unei eventuale transformări, însă în mod practic aproape imposibil de realizat.

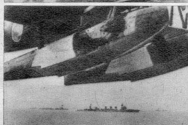
Astfel Comisiunea Navală americană a întâmpinat mari dificultăţi cu ocazia transformării a 2 pacheboturi de 35.000 tone în port-avioane, capabile să transporte 75 avioane fiecare.

În româneşte de T. N.
După „Journal Marine Marchande".





Portul Hong Kong, [illegible] bază aero-navală japoneză (Foto Domei)



Un hidroavion japonez a decolat de pe o navă port-avioane, în Pacific





Decol[illegible] războ[illegible]



Port-avionul „Lexington" scufundat de japonezi la 7 Mai 1942



Primul sbor!...

de ZOE FELEA

Incerc o senzaţie ciudată.

N'aşi putea spune [illegible] frică de sbor. De altfel, nimeni nu m'a obligat să fac aceasta — ba, din contră, eu sunt aceea care l-am rugat pe G. să mă ia cu avionul lui.

Vreau să sbor !

Vreau!... Dar, vezi!... Aceasta nu-i aşa de uşor, cum te-ai sui, bunăoară, în tramwaiu.

Acesta-i lucru complicat.

Azi noapte n'am dormit mai de loc. — Zeci de generaţii dinaintea mea mi s'au strâns, parcă, în inimă care s'a făcut mică — atât de mică.

Poate îmi este teamă.

Poate...

Dar nu vreau să se ştie de aceasta. Atât de mult nu vreau că parcă-mi ascund şi mie.

Am luat — de dimineaţă — o carte la mine. Şi am pornit cu tramwaiul spre aeroport — recte, o oră, o oră şi jumătate de mers.

Citesc! Nu mai vreau să ştiu nimic. Să gândesc nimic.

Astăzi fac ceva cu totul extraordinar. Astăzi, sbor!...

Sbor!... Ca păsările, ca gândurile...

Sbor !...

G. — prieten de ani de zile — îmi atrage atenţia asupra cearcănelor.

Noaptea îndoelelor — marea noapte a presupunerilor, a gândurilor de tot felul a luat sfârşit nu fără a-şi lăsa pecetea.

— Am cetit o carte !...

— Numai atât ! ?

Numai !...

Se cunoaşte, oare, omul când minte sau doar lui i se pare ?

G. este îmbrăcat în combinezonul cu care l-am întâlnit adeseori în pozele din ziare, dela cinematograf.

Mi se aduce şi mie unul.

In cap pun cascheta asemănătoare acelora pe care le poartă prietenii mei la rugby — iar jumătatea din faţă mi-o acoperă ochelarii mari pe care mi i-a împrumutat un pilot de pe aerodrom.

Se iscăleşte „ordinul de misiune" — ceva aşişderia „foii de circulaţie" dela vehiculele terestre şi... în sgomotul motorului, declanşat cu câteva minute înainte, pornim.

Stau ţeapănă — mai ceva decât un manechin din vitrina unui magazin de mode. Doar mi s'a spus: — Nu atinge butonul ăsta, nici manşa, atenţie la picioare...

Suntem într'un avion cu dublă comandă, deschis — decapotat şi elegant întocmai ca limuzina unui domn care mă invita ieri insistent la o plimbare la şosea.

Şi tot ca o maşină oarecare ocolim tot aerodromul. Este înnecat, aproape, în apă şi căutăm loc bun de decolare.

Din când în când motorul se înfoeşte; aceasta se'ntâmplă la schimbările de viteză. Privesc în dreapta şi în stânga; am uitat de tot; sunt legată — fără paraşută însă (deoarece am refuzat-o).



Aşternem aeroportul pentru a doua oară. Suntem ca o pasăre — o imensă pasăre care, lovită, îşi face mereu avânt dar nu mai poate sbura.

Dar nu !...

Atenţiune !...

Mâncăm pământul !...

Fugim extraordinar.

Casele aerodromului, pomii, oamenii, toţi rămân în urmă...

Şi încă formidabil de repede.

Parcă i-ar repezi cineva. I-ar proecta o forţă nevăzută.

Dar...

...Nu mai suntem pe pământ.

Fac o cruce.

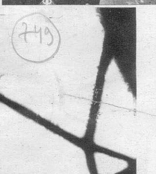
Ne ridicăm neaşteptat de repede.

Scot carnetul. Vreau să-mi notez impresiile.

Suntem la două sute de metri, doar. Oamenii se observă bine—şi poate nu mi-aşi da atât de bine seama cât de mici







sunt dacă şi casele nu mi-ar apare mici, mici de tot. Intocmai acelor jucării pe care arhitecţii le orânduiesc frumos pe planurile, în relief, ale oraşelor.

Bucureştii văzut de aici, din oblică, pare la fel de inalt... Blocurile nu mai fac impresia aceia grozavă ca atunci când eşti pe trotuarul din faţa lor.

O!... Ce frumoase sunt liniile de tren! Mici, întocmai ca acelea ale trenurilor aduse de Moş Crăciun.

Şi urcăm, urcăm mereu...

Uite, cu mare atenţie se disting şi stâlpii de telegraf.

Dedesubtul nostru — într'o eleganţă demnă de un pictor — o pasăre alunecă peste verdele câmpurilor.

Fiindcă ştiam că ne ţinem de şosea bănui că panglica aceea este tot şoseaua..

Punctele acelea roşii, albastre — de pe câmp — sunt femei. Sunt rochiile lor. Alea albe sunt ţăranii în cămaşe...

Nu se mai recunosc.

Ii bănui—doar mintal. Ii vezi — nici măcar nu le mai simţi agitaţia — sbătându-se peşte câmp, pe şosea — şi bănui că sunt oameni.

Ce? Eminescu ?...

— Acolo este o maşină sau un gândac ?

Sub noi apele apar în toată măreţia lor—odată cu luncile, cu podurile, cu o barcă priponită la un ţărm şi care-i atât de mică şi de inutilă la înălţimea noastră. La ce, oare, o servi ?

Mi-am adus aminte de sgomot.

Nu-l mai simt. Este atât de armonic!

Dar mi se pare că nu mai avem elice!... Mă uit atentă — nu se mai vede! Să fie din cauza turaţiilor sau... Nici un sau. Doamne fereşte!... ne-am duce bolid spre pământul de sub noi care a început să se'nălbească ici, colo odată cu iarna.

Asta trebue să fie o pădure.

Parcă-s niste îngrămădiri de bureţi. Şi printre ei, încet, se mişcă mici — mici cât pietricelele cu care mă jucam în copilărie — oile...

Nu le disting ca oi — dar le ştiu — poate şi dintr'asta le şi văd mişcându-se. Ba nu!... Au fugit din cauza mărgelelor alea care lasă'n urmă o neînsemnată dâră de fum. Este un tren.

Parcă mergem încet.

Nici nu simt viteza — pe care o percep doar când raportez avionul nostru faţă de obiectivele fixe dela sol.

Sburăm... Sburăm...

De jumătate de oră, de când lumea. Deodată am spart cerul!... Am intrat în nori, în dantela ceţurilor. Motorul urlă vehement. Spintecăm norii într'unul din cele mai frumoase peisagii...

Este ultima surpriză a sborului.

Pământul — supremă ispită — ne cheamă. Avionul a început să coboare în ture. De abia acum observ sub noi un aerodrom.

Dacă m'ar întreba cineva în momentul acesta ce simt i-aşi răspunde repede de tot: — mi-e foame.

— Dar sborul ?

— A!... da!... Am sburat!

Am primit botezul aerului. In afară, însă, de peisagiu este altceva altfel decât pe pământ ?

La fel de sigur. De stăpân...

Aici — în plus — contribue beţia aerului. Faptul de-a te şti planând...

Avionul a coborât simţitor.

Decolarea s'a făcut în condiţii normale.

Sborul de azi — când avioanele au atins perfecţia tehnicei şi piloţii sunt maeştri ai manşei—a devenit ceva obişnuit.

Ceva ca o călătorie cu trenul.

Chiar cu tramwaiul !...

Şi eu care credeam !... Credeam că-i extraordinar...

Generaţiilor cărora li se urcase părul măciucă le-a venit inima la loc.

Peste o altă jumătate de oră decolăm din nou.

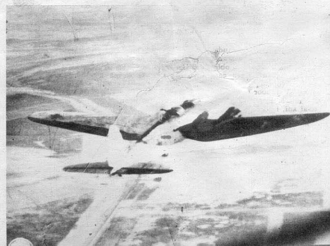
Dar nu mai sunt la primul sbor!

Şi norii acum—imens puf de vată—îi simt în suflet, pe faţă, pe mâini, ca de totdeauna...

Sunt în elementul meu.

Am sburat!...

ZOE FELEA



SBORUL *fără* MOTOR



Un tânăr şi harnic constructor de aeromodele la lucru. *(foto Petre H. Stere)*

de avocat GEORGE COSTESCU

Imprejurări de ordin profesional m'au îndrumat, încă de acum patruzeci de ani, pe urmele pe cari omul începuse să adulmece taina sborului artificial. Meseria gazetărească mă impinsese — pe mine profanul — prin atelierele modeştilor meşteşugari cari, îmbiaţi de măreţia ideii, jertfeau timpul şi banii ce le prisoseau din munca lor de toate zilele, ca să migălească la alcătuirea unor aparate de sburat — şi, totdeodată mă afundasem în răsfoirea cărţilor şi revistelor ştiinţifice cari relatau cercetările şi încercările similare de prin alte părţi ale lumei.

Motorul cu explozii şi puterea propulsivă a helicei înceţeau stăruinţa tuturor de când auziseră că un român — inginerul bănăţean Traian Vuia — îşi ducea pe undeva in Franţa, se lua la întrecere şi prididise pe americanii Wilbur şi Orville Wright, cari la sfârşitul veacului trecut fuseseră cei dintâi ce resimţise vraja îmbietoare a plutirei în văzduh — deşi ei nu sburau decât împinşi de o catapultă, şi încă doar atât cât sboară păsările cu aripi scurtate de prin ogrăzile noastre.

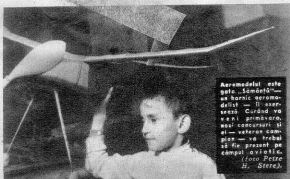
Sborul aeroplanelor de atunci era câţiva ani mai târziu o nimica-toată; însă cel al năzuinţelor ce stăpâneau pe cercetătorii acestei probleme depăşise chiar judecata sănătoasă a oricărui om. Străfulgerarea gândului de stăpânire a întinsurilor fără hotare de de-asupra capetelor noastre îi vrăjea mai bine decât pe drumeţii căutători de pământuri neştiute, arătările înşelătoare ale pustiurilor.

Că era o vrăjă, s'a dovedit prin aceia că izbânda ce le-a succes s'a arătat volnică să înfrunte chiar rânduielile firei.

Cu ea — odată, am văzut destrămându-se şi legile gravitaţiunei şi cele ale plutirei — fără ca oamenii ce le înfruntase să se fi oprit măcar o clipă să cugete la acel sacrilegiu împotriva ştiinţei de până atunci. Odată ce s'a simţit deslipit de pământ prin puterea motorului şi a helicelor, omul n'a crezut de cuviinţă să mai cate înapoi; — a închis cărţile, şi-a pironit privirea în tăriile Zenith-ului, a dat urcare jucăriei pe care o născocise, şi a pornit înspre acolo.

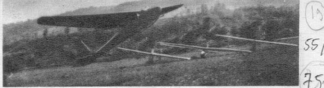
Dar natura l-a privit năvălind-o, cu răbdare şi arare ori încercând să-l dumirească prin pedeapsa ei.

Nevoile războaielor — căutate sau pe nedrept îndurate — nu i-au mai dat nici ele pas să cumpănească primejdia, ci l-au împins înainte... cât mai înainte şi cât mai sus!... De unde până atunci găsea cu cale că şi un fulg, lăsat în voia lui, trebuia să cadă undeva, acum nu se mai îndoia că voia lui putea duce prin văzduh, acolo unde voia, chiar o încărcătură de corabie. Şi de unde, pe pământ, ferea roatele carelor şi şanţurile adânci abea de două palme, — în văzduh a ajuns să caute până şi prăpăstioasele tărâmuri fără stavilă şi fără susţinere ale stratosferei, ca



Aeromodelul este gata. „Sămânţă" — un harnic aeromodelist — îl exersează. Curând va veni primăvara, noui concursuri şi el — veteran campion — va trebui să fie prezent pe câmpul aviatic. *(foto Petre H. Stere).*

Planoarele pe un câmp de lucru.



să le străbată cu iuţeală negândită... Şi totuşi — aceiaşi silinţă de întrecere în putere i-a întors iar mintea şi înţelegerile spre rânduiala firească şi eternă a lucrurilor.

Râvna omului, după ce a atins acolo golurile îndrăsnelei prea trufaşă, a revenit acum la dorinţa de a se descătuşa şi de tirania motorului, îndreptându-şi năzuinţa spre sborul fără motor, cu folosirea curenţilor de aer şi a fluviilor de vânt, pentru a se apropia cât mai mult de îndemânarea tuturor sburătoarelor.

Aci, mai ales, se arată dela o vreme dumnezeiasca minune a adevăratelor rosturi ale Creaţiunei.

Isprăvei pământeşti a exaltărei scânteii focului, s'a împins iarăşi minunea cerească a sborului cel adevărat — aşa cum a fost el statornicit de fire. Al ei trebue să rămână dreptul la izbânda desăvârşită pe care o caută omul cu atâta hotărîre de jertfire.

Iar, întru aceasta, limpezimea de suflet şi avântul îngeresc cu care tineretul nostru aeronautic îşi arată dârzenia în cercetarea dispunerei şi mânuirei aero-planurilor ce va să-i poarte cât mai sigur prin cele şapte vămi ale văzduhului, ca şi voioşia copilărească sub care cumpăna minţei lui se joacă cu această sublimă îndeletnicire sunt cea mai bună chezăşie că reuşita nu mai e departe.

In aşteptarea ei, nădejdea lui întăreşte pe aceia a întregului nostru neam pentru izbânda cea mare şi pentru isprava pe care nici Dumnezeu, nici firea nu are de ce ne-o stânjeni — faţă de curăţenia sufletului cu care ostăşimea tineretului român se înalţă fără nicio şovăire acolo unde ademenirile acestei izbânzi o chiamă.

INFORMAŢIUNI

CONCURS DE FOTOGRAFII

Comandamentul Tineretului Aeron. Român aduce la cunoştinţă celor interesaţi că a constituit un concurs de fotografii din viaţa tineretului aeron. român.

Fotografiile prezentate la concurs vor fi din domeniul: aeromodelism, sbor fără motor (planorism) sau sbor cu motor.

Formatul este obligatoriu de 13/18 sau 18/24 şi vor fi lipite pe un carton cu lăţimea de 5 cm.

Ele vor fi prezentate până în ziua de 31 Ian. 1944, neadmiţându-se nici o întârziere, la Comandamentul T.A.R. Secţia Propagandă.

Vor fi premiate din fiecare domeniu (aeromodelism, planorism, sbor cu motor) câte cinci fotografii.

Premiile vor fi de:

Premiul I: 7000 lei; premiul II: 4000 lei; premiul III: 2000 lei şi câte 2 premii de consolare a 1000 lei.

Fotografiile vor fi înaintate dimpreună cu un plic pe care se va nota acelaş motto ca şi pe fotografia prezentată.

In plic — bine ambalat — se va trimite clişeul fotografic prezentat dimpreună cu numele şi adresa concurentului.

Un concurent poate candida cu 1—5 fotografii.

Fotografiile premiate devin dimpreună cu clişeul respectiv — proprietatea Comandamentului T. A. R. care le va folosi după cum va crede de cuviinţă.

Pentru informaţii în plus, doritorii se vor adresa Comandamentului Tineretului Aeron. Român — Secţia Propagandă — Str. Ion Ghica Nr. 5, Etaj IV (lângă Statuia Mihai Viteazul) personal, în scris sau telefonic (5.47.58).

CONCURS DE AFIŞE

Comandamentul Tineretului Aeron. Român aduce la cunoştinţă celor interesaţi că a instituit un concurs pentru alcătuirea unui AFIŞ COLORAT DE PROPAGANDĂ pentru tineret.

Afişul va reprezenta scene din domeniul aeromodelismului, sborul fără motor (planorismul) şi sborul cu motor.

El poate reprezenta o scenă dintr'un singur domeniu sau o scenă de ansamblu privitoare la întreaga activitate a Tineretului Aeron. Român.

Deasemenea, poate fi prezentat în loc de scene un simbol caracteristic tineretului aeron. român.

Afişul trebue să aibă dimensiunile: 70/100 sau 35/50.

Execuţia este lăsată liberă, la alegerea fiecărui concurent.

Lucrările vor fi prezentate până în ziua de 31 Ian. 1944 neadmiţându-se nici o întârziere la Comandamentul T. A. R. — Secţia Propagandă.

Ele vor fi însoţite de un plic pe care se va scrie acelaş „motto" ca şi pe modelul de afiş prezentat. In interiorul plicului se vor scrie numele şi adresa concurentului.

Un concurent poate candida cu unul până la trei modele.

Modelele premiate devin proprietatea Comandamentului Tineretului Aeron. Român, care le va întrebuinţa după cum crede de cuviinţă.

Vor fi cinci premii:

Premiul I: 40.000 lei; premiul II: 25.000 lei; premiul III: 15.000 lei. Deasemenea vor fi două premii de consolare a 5000 lei fiecare.

Pentru informaţii în plus, doritorii, se vor adresa Comandamentului Tineretului Aeron. Român — Secţia Propagandă — Str. Ion Ghica Nr. 5, Etaj IV (lângă Statuia Mihai Viteazul) personal, în scris sau telefonic (5.47.58).



„Ora tehnică". Fiecare constructor lucrează cu sârg pentru „realizarea" celor mai bune tipuri de aeromodele. (foto Petre H. Stere)

INSTRUCȚIA SBORULUI FĂRĂ MOTOR

Primele încercări ale omului de a înfrunta văzduhul au fost încercări de sbor fără motor. Intâiu a încercat să sboare ca păsările, bătând din aripi, însă după multe jertfe a trebuit să se convingă că forța musculară a omului este prea slabă în raport cu greutatea corpului și deci sborul omenesc pe aparate cu aripi batante este imposibil. Observând însă că păsările pot plana în aer și fără să bată din aripi, a construit planoare cu aripi rigide si cu acestea a reușit într'adevăr să sboare. Pionerii aviației, Lilienthal, Chanute, frații Wright și mulți alții, și-au început experiențele cu aparate de sburat — fără motor — „planoare", cărora abia mai târziu li s'a adaptat motorul, dând astfel naștere „avionului".

Vedem deci că la fel după cum astăzi planorismul îndrumează primii pași în cariera sburătorului, tot astfel — acum jumătate de veac — a îndrumat primii pași ai aviației însăși.

Acele prime încercări de cucerire a văzduhului au fost însă numai o etapă în studiul mașinei de sburat, și nici de cum un „sbor fără motor" în înțelesul de astăzi. După ce aviația cu motor devenise o problemă deplin rezolvată, idealiștii sborului au reluat ofensiva împotriva tainelor văzduhului și au descoperit în oceanul aerian diferite energii, cu ajutorul cărora chiar aparatele de sburat fără motor pot să câștige înălțimi mari, sau să se mențină în aer timp îndelungat. In felul acesta s'a întemeiat sborul „fără motor" așa cum îl cunoaștem în prezent, ca o realitate bine definită în cadrul general al aviației. Inceputurile acestei ramuri aviatice datează deabia din 1920. Desvoltarea extraordinară în care a ajuns în timp atât de scurt ne dovedește cu atât mai limpede lupta îndârjită a pionierilor planorismului, întâiu pentru realizarea sborului fără motor în sine, iar apoi pentru consolidarea și afirmarea lui.

* * *

Primii sburători fără motor au fost în acelaș timp și constructori și piloți pe aparatul propriu. Ei n'au avut dela cine să învețe meșteșugul sborului. Prin muncă perseverentă, idealism și curaj, ei au isbutit „prin ei înșiși": fără a precupeți sacrificiul, mulți dintre ei și-au jertfit chiar viața pe altarul idealului lor aviatic. Astfel și-au recrutat numeroși adepți, care au dus lupta mai departe, au perfecționat cunoștințele înaintașilor, ușurând munca și lărgind bazele de experiență a generațiilor următoare.

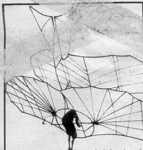
Tezaurul de știință și experiență a sporit astfel treptat. Planoarele au fost perfecționate necontenit și cu ele s'au realizat performanțe tot mai strălucite. In fine, noțiunile pentru învățarea sborului fără motor s'au precizat, cristalizându-se în „metode" de instruire, intuitive și pedagogice.

Trecând peste stadiile succesive în evoluția cronologică a metodei de predare a sborului fără motor, vom privi „școala planorismului" așa cum se prezintă astăzi. Ca la orice

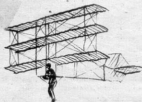
PIONIERII AVIAȚIEI N'AU AVUT DELA CINE ÎNVĂȚA MEȘTEȘUGUL SBORULUI. EI ȘI-AU CONSTRUIT SINGURI APARATELE ȘI TOT SINGURI AU ÎNVĂȚAT SĂ LE SBOARE. EXPERIENȚA LOR A SERVIT CA BUN CÂȘTIGAT URMAȘILOR.

învățământ, metodica instrucției planorismului are la bază principiul de a doza cunoștințele progresiv, — în etape —, începând cu noțiuni elementare, urmate de o „perfecționare și în fine de specializare". *Prima etapă* — a instrucției elementare — este și ea împărțită din motive scolastice în 3 faze:

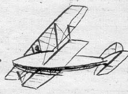
Faza I-a: în care începătorul primește primele noțiuni teoretice și practice care îl familiarizează cu sborul și în general cu mediul aviatic. Intâiu face cunoștință cu aparatele de sbor și ajută la lansările camarazilor progresați, obișnuindu-se astfel cu manevrele mai importante ale echipei. Apoi se așează pentru prima dată în planor, însă nu pentru a trece deadreptul la sbor, ci întâiu pentru a învăța manevrele fundamentale ale aparatului de sburat. După aceste „balansări", căci așa se numește acest exercițiu preliminar, urmează „lunecările" adică lansări la care planorul lunecă numai, fără a se desprinde dela pământ. Astfel se obișnuiește cu senzația decolării. Abia după aceia urmează primele „salturi" întâiu la înălțime mică de 1 — 3 metri, apoi treptat tot mai înalt pe măsură ce se obișnuește cu senzația specifică a sborului și capătă tot mai multă încredere în sine și în planorul pe care-l pilotează. Salturile devin astfel sboruri planate: deocamdată simple sboruri în linie dreaptă cu scopul să de-



Otto Lilienthal, încercând în sbor biplanul său, în 1893.



Una din construcțiile lui Octave Chanute



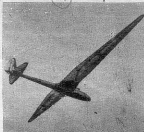
Un biplan planor din 1921



prindă elevul să decoleze, să planeze şi să aterizeze corect. Asimilarea perfectă a acestor noţiuni este tot atât de importantă ca şi cunoaşterea alfabetului înainte de a învăţa scrierea şi citirea. Incheerea acestei etape o formează câteva sboruri de examen, în care elevul execută teme simple de sbor în linie dreaptă dovedind că nu mai sboară la voia întâmplării, ci menţine în mod voit pe direcţie, decolează şi aterisează corect.

Faza II-a: După sborul în linie dreaptă, a doua manevră fundamentală a sborului este „virajul". Instruirea virajului se face deasemenea progresiv, începând cu simple schimbări de direcţie, apoi cu viraje propriu zise de 90°, apoi 180°, în fine întoarceri complete de 360°. Ele se execută atât pe stânga cât şi pe dreapta, treptat se măreşte şi înălţimea de sbor, până când elevul stăpâneşte şi această manevră. In sborurile de examen pentru faza II-a, elevul trebuie să aterizeze „la punct fix", adică pe o porţiune anumită a terenului de sbor, indicată de instructor sau de examinator, încă înainte de decolare.

Faza III-a: In primele 2 faze s'au învăţat manevrele principale ale sborului — în principiu. De aici înainte urmează „finisajul" adică înlăturarea micilor defecte şi armonizarea manevrelor între ele. Afară de aceasta, toate mişcările de pilotaj, pe care până acum elevul le executa gândit, trebuie să devină reflexe, să treacă pe planul subconştientului. Astfel, în orice situaţie nouă în timpul sborului, reacţiunea corectă a pilotului să se producă în mod aproape automat. In primele două faze acest lucru nu a fost posibil, deoarece timpul instrucţiei a fost



Planor de performanţe



Un planor modern de performanţă cu două locuri



Insigna „A"



Insigna „B"



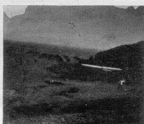
Insigna „C"



Insigna de argint pentru performanţe



Inainte de a sbura se învaţă pilotajul „pe uscat". Elevul a ascultat explicaţia instructorului şi cu atenţia încordată învaţă manevrele principale ale comenzilor



Primele „salturi" în sbor planat se fac dela înălţime mică, la poalele pantei

relativ scurt şi elevul a trebuit să înveţe neîncetat lucruri noi; afară de aceasta, durata sborului în sine a fost prea scurtă — $^1/_2$ minut — 2 minute. In faza III-a elevul pilotează planoare mai fine, cu care poate utiliza diferiţi curenţi ascendenţi din atmosferă, realizând astfel sboruri cu durată mai lungă, în care are timp suficient să obţină finisajul şi automatizarea mişcărilor despre care am vorbit mai sus.

* * *

Cu faza III-a se închee instrucţia elementară. De aici înainte începe „*perfecţionarea*", în care pilotul „progresat" îşi formează rutina necesară pentru a trece cu mai multă uşurinţă la sborul cu motor, sau la sborul fără motor de înaltă performanţă. Acest lucru se obţine printr'un *antrenament* intensiv, sburând un număr mai mare de ore — pe tipuri de planoare diferite — şi în toate metodele de lansare.

Planoristul care a absolvit această etapă de „antrenament şi perfecţionare", totalizând un număr de 20—30 ore de sbor fără motor, se poate considera ca deplin format. Cunoştinţele sale de pilotaj, atât teoretice cât şi practice, sunt suficiente pentru a trece cu cea mai mare uşurinţă — fie la pilotajul avionului — fie la ultima treaptă a sborului fără motor „specializarea" devenind pilot de performanţă sau

(continuare în pag. 23)



Motomodelul „I. BOBOCEL"

CÂŞTIGĂTORUL CONCURSULUI NAȚIONAL DE AEROMODELE

Concursul Național de Aeromodele pe anul 1943/44 ținut pe Aerodromul Giuleşti — a avut darul ca pe lângă timpurile record realizate, să întrunească şi o serie de aeromodele originale în ceeace priveşte construcția lor.

Ne vom ocupa pe rând de aeromodelele acestea prezentându-le publicului românesc şi în special tinerilor constructori.

Incepem cu moto-modelul cu elice propulsivă construit şi prezentat de Dl. Ion Bobocel.

Acest motomodel — de-o eleganță în linia construcției, într'adevăr remarcabilă — este câştigătorul concursului național de aeromodele la categoria moto-modele, fiind cronometrat cu avionul timp de 34'20" după care s'a pierdut în zare la respectabila altitudine de 2000 metri, pentru a ateriza, apoi, în perfecte condiții pe Aeroportul Băneasa, la cca. 7000 m. de la locul decolării.

Descrierea acestui moto-model cere în primul rând calificativul eleganță, după care, trebue adăugat imediat soliditatea.

Intr'adevăr, pe cât este de elegant la înfățişare acest moto-model, aducând aminte celui ce-l vede de imaginea unei lebede cu aripile desfăcute, purtată de adierea vântului pe oglinda unui lac, pe atât este de solid lucrat. Finețea liniei este egalată doar de originalitatea şi în acelaş timp de siguranța construcției.

La această siguranță contribue şi faptul de a avea motorul şi elicea instalate la bordul de scurgere al aripei, ceeace face ca în cazul unei capotări, unui accident — atât motorul cât şi elicea să fie ferite de stricăciuni.

Altfel, este asemănător în totul moto-planoarelor din familia cărora şi face parte.

In afară de *locul instalării motorului şi elicei*, aeromodelul D-lui Ion Bobocel — mai prezintă şi următoarele *particularități*:

— Are aripa paralel susținută de un suport median şi câte doi montanți laterali.

— Profilul aripei (R.A.F. 32) este (concav convex). Unghiul de incidență al aripei este de valoarea 0° față de orizontala fuselajului. Aripa este construită cu două longeroane. Longeronul principal cheson cu nervurile înşirate pe el.

Aripa se remontează în trei părți:

Una fixată de fuselaj, pe care este fixat batiul motorului şi două separate, care se fixează la partea fixă prin casete şi câteva inele de cauciuc ce permit demontarea lor în caz de obstacole la aterizare.

Aripa are dublu diedru parasol.

— Fuselajul prezintă o formă aerodinamică cu secțiunea maximă de formă (ovală ovoidală).

In interior are prevăzută o cameră în care se fixează plumbul care să ajute la o eventuală centrare pentru stabilitatea longitudinală.

Cutia cu baterii se află între bot şi primul panou al fuselajului.

— *Stabilizatorul.* Profil biconvex simetric, Are diedru în V deschis. Este demontabil. Fixat deasupra derivei printr'un inel de cauciuc se află pe aceiaşi linie cu aripa având un unghiu negativ de 2°.

— *Trenul de aterisaj* este format din două jambe din oțel demontabil de fuselaj.

— *Motorul.* Echipat cu un motor Kratmo 10 (10 cm.³) având greutatea de 450 gr. (fără baterii).

Axa motorului formează un unghiu negativ de 2° cu coarda profilului.

— *Elicea.* Propulsivă cu un diametru de 340 mm.

— Pentru aprinderi foloseşte două baterii în paralel.

Caracteristici în construcție:

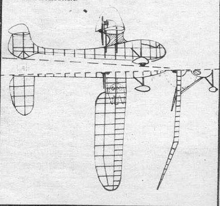
— Anvergură 2700 mm.
— Lungimea fuselaj 1400 mm.
— Suprafața aripei 62 dm.²
— Suprafața stabilizator 16 dm.²
— Greutatea totală 2600 gr.
— Greutatea pe dm.² 42 gr.

Rezultate: Acest splendid moto-model de o desăvârşită stabilitate în timpul sborului şi care decolează dela sol (nu din mână), lansat într'un sbor de probă, de pe aerodromul Dudeşti-Cioplea a atins altitudinea de 2000 m. şi a aterizat după 55' în piața din fața Atheneului din Bucureşti.

La concursul național s'a clasat primul la categoria sa, realizând un timp şi o durată excepțională.

Actualmente acest moto-model se găseşte la centrul experimental de aeromodele.

EUGENIU V. HARALAMBIE



(urmare din pag. 21)

dicându-se profesiunei de „instructor de sbor". In ultima ipoteză, trebue să urmeze cursuri speciale.

* * *

Pentru fiecare din etapele arătate mai sus, piloţii depun probe de examen. Cei reuşiţi dobândesc un brevet, care le dă dreptul să urmeze faza, respectiv etapa următoare. Astfel, pentru fazele I, II şi III din perioada de instrucţie elementară, corespund brevetele „A", „B" şi „C". La etapa de perfecţionare se obţin brevetele Clasa I şi II — remorcaj la avion, iar în a treia etapă se pot obţine brevete speciale pentru sborul acrobatic, brevete de instructor sau şi insignele de argint şi de aur pentru sbor de performanţă. Aceste două din urmă sunt internaţionale.

Alături de pilotaj, fiecare fază presupune şi o instrucţie teoretică şi tehnică — corespunzătoare, candidaţii depunând odată cu examenul practic de sbor şi examenul teoretic şi tehnic al categoriei respective, iar brevetul li se eliberează numai dacă reuşesc la toate aceste probe.

Ţinând seama că în prezent planorismul constitue şcoala preliminară sborului cu motor, programele instrucţiei planoriste au fost întocmite astfel, încât la terminarea cursului de „antrenament", fiecare planorist să poată avea pe lângă noţiunile specifice sborului fără motor şi altele, care să-i faciliteze la maximum trecerea imediată la pilotajul avionului.

* * *

Pentru a realiza instrucţia progresivă a pilotajului în condiţii bune, s'au creat cu timpul planoare, destinate anume acestui scop.

La faza I şi II se utilizează aparate de construcţie foarte simplă, ieftine, robuste şi înainte de toate tolerante la greşelile inevitabile oricărui început. — Utilizarea curenţilor ascendenţi la faza III, necesită planoare mai maniabile şi mai fine din punct de vedere aerodinamic. Ele sunt desigur mai sensibile decât planoarele elementare şi mai scumpe, însă în acest stadiu al instrucţiei, elevul comite greşeli de pilotaj mai mici şi mai puţine, deci şi riscul deteriorării este redus.


In fine, elevul ştie să piloteze şi acum pluteşte liniştit şi sigur în văzduh, purtat la înălţime deasupra pantei de curenţi ascendenţi

Planoarele de antrenament au calităţi de sbor excelente, sunt dotate cu instrumente de bord şi permit utilizarea tuturor energiilor atmosferice favorabile sborului plutit. Ele formează trecerea spre planoarele de performanţă, care sunt din punct de vedere constructiv o sinteză a ultimelor inovaţii tehnice, iar ca execuţie adevărate bijuterii. Ele se încredinţează numai piloţilor cei mai buni şi cu bogată experienţă de sbor.

Concomitent cu sborul se predau cunoştinţele teoretice corespunzătoare; se predau astfel cunoştinţe despre istoricul aviaţiei, aerodinamică, meteorologie, navigaţie aeriană, instrumente de bord şi altele. Totodată, în atelierele bine utilate cu materiale şi scule, sub conducerea profesioniştilor specializaţi elevii îşi însuşesc noţiunile tehnice mai importante despre construcţia, reparaţia şi întreţinerea materialului de sbor.

* * *

„Metoda" instrucţiei pilotajului planoarelor depinde de regiunea unde sunt situate şcolile de pilotaj. In regiuni de dealuri se practică instrucţia prin *lansările la pantă*.— La şcolile situate în şes se practică mijloacele mecanice de lansare prin *remorcaj* la automobil sau la „mosor". In fine pentru sborul de antrenament şi performanţă se utilizează pe scară întinsă lansarea planoarelor din *remorcaj la avion*.

ARIPI ROMANEŞTI

Director: Comandor aviator AL. DEMETRESCU

✱ ORGANUL OFICIAL DE PROPAGANDĂ AL SUBSECRETARIATULUI DE STAT AL AERULUI

✱ CEA MAI BUNĂ, CEA MAI IEFTINĂ ŞI CEA MAI CITITĂ REVISTĂ ILUSTRATĂ. MONTAJUL ŞI TIPARUL LA FOTOROTOGRAVURĂ (TIEFDRUCK)

✱ PUBLICĂ TOATE EVENIMENTELE LEGATE DE PROGRESUL SBORULUI OMENESC

✱ PAGINI SPECIALE INCHINATE AERONAUTICEI NOASTRE DE RĂZBOI

✱ PAGINI REZERVATE AVIAŢIEI TINERETULUI

✱ PAGINI DE ARTĂ, LITERATURĂ ŞI TEATRU

Prim redactor: LADMISS ANDREESCU

Redactor artistic: GION

✱ REDACŢIA ŞI ADMINISTRAŢIA: BUCUREŞTI, Str. SĂRINDAR Nr. 9, ET. I. TELEFON: 3.45.28. CONT CEC: 1334 BUCUREŞTI. REGISTRUL COMERCIAL Nr. 1731/1942, BUCUREŞTI. REGISTRUL PUBLICAŢIILOR PERIODICE Nr. 76/943, TRIBUNALUL ILFOV

✱ ABONAMENTUL ANUAL: LEI 1500, DE SPRIJIN LEI 3000, ONORIFIC LEI 5000. PENTRU SBURĂTORI, STUDENŢI, ELEVI, FUNCŢIONARI, MILITARI, MUNCITORI ŞI PLUGARI LEI 480

✱ PAGINILE DE PUBLICITATE DUPĂ TARIF

✱ UN EXEMPLAR LEI 20

✱ DIFUZAREA REVISTEI IN TOATĂ ŢARA SE FACE PRIN: „INTERPRESS" s. a. r. Str. GOGU CANTACUZINO Nr. 38, BUCUREŞTI, TELEFON 1.15.80 CONT CEC 5671 BUCUREŞTI



REVIZUIREA MOTOARELOR DE CATRE M
DUPĂ INTOARCEREA AVIONULUI DIN

oştală plătită în numerar conform aprob
235920/1943 a Direcţiei Generale P. T. T.